

УДК 614.8

*А. А. Голощанов, 2 курс
Научный руководитель: Д. Ю. Макацария,
кандидат технических наук, доцент,
доцент кафедры тактико-специальной подготовки
Могилевского института МВД Республики Беларусь*

ВОЗНИКНОВЕНИЕ ДОРОЖНОЙ АВАРИЙНОСТИ ПРИ УЧАСТИИ ПЕШЕХОДОВ

В статье рассматривается проблема возникновения аварийности в дорожном движении, связанная с участием пешеходов. Приводятся основные виды дорожно-транспортных происшествий, происходящих при участии пешеходов. Определяются основные направления безопасности дорожного движения.

Дорожное движение является одним из основных источников потенциальной опасности в современном городе. Связано это в первую очередь с большим количеством участников дорожного движения. В настоящее время к участникам дорожного движения относятся физические лица, находящиеся в пределах дороги, включая водителей транспортных средств, пешеходов, пассажиров и некоторых других лиц [1].

Пешеход представляет собой физическое лицо, участвующее в дорожном движении вне транспортного средства. Кроме этого он может передвигаться в инвалидной коляске, на роликовых коньках. К пешеходу также относится лицо, ведущее велосипед, мопед или мотоцикл, а также везущее санки или коляску [1].

К сожалению, наиболее незащищенным в аварийной ситуации является пешеход. В связи с этим одним из направлений обеспечения безопасности дорожного движения является разделение транспортных и пешеходных потоков в пространстве и во времени.

Рассматривая статистику аварийности, можно заметить, что одним из распространенных видов дорожно-транспортных происшествий (ДТП) остаются наезды на пешеходов. Среди причин возникновения аварийности с участием пешеходов выделяют нарушение правил поведения на проезжей части дороги и невыполнение пешеходами своих обязанностей.

В соответствии с Правилами дорожного движения (ПДД) пешеходам отведены на дороге специальные места нахождения, где отсутствует контакт с транспортными средствами. В обязанности пешеходов входит двигаться по тротуару, пешеходной или велосипедной дорожке, а при их отсутствии – по обочине. В качестве исключения при невозможности двигаться по перечисленным элементам дороги допускается движение пешехода по краю проезжей ча-

сти дороги, но только навстречу движению транспортных средств, а в темное время суток пешеход должен обозначить себя световозвращающим элементом (фликером) [2].

При этом возможность возникновения ДТП увеличивается при нахождении пешехода вблизи проезжей части дороги. У самого края тротуара пешеход может оступиться и неожиданно попасть на проезжую часть. Опасность представляют транспортные средства с прицепом, которые могут задеть пешехода в процессе их небезопасного маневрирования.

Однако в процессе дорожного движения пешеход может пересекать проезжую часть дороги, выполняя переход. Это движение также не безопасно с точки зрения аварийности, т. к. траектории движения пешехода и транспортного средства в определенный момент времени могут пересекаться. Наиболее безопасными способами выполнения перехода проезжей части дороги является использование надземных и подземных пешеходных переходов, однако их количество ограничено, а наиболее часто на улицах и дорогах встречаются наземные пешеходные переходы. Несмотря на то, что данные виды переходов обозначены дорожными знаками и дорожной разметкой, вероятность возникновения ДТП на них велика. Для разделения транспортных и пешеходных потоков во времени на наземных пешеходных переходах используют средства светофорного регулирования. Данный способ весьма эффективен с точки зрения безопасности дорожного движения, несмотря на уменьшение интенсивности движения.

Довольно остро стоит проблема аварийности при переходе пешеходами проезжей части дороги вне пешеходных переходов. Причем ПДД не запрещают пешеходу пересекать дорогу, двигаясь по линии тротуаров или обочин, убедившись в безопасности, а также перейти проезжую часть по кратчайшей траектории при условии, когда она хорошо просматривается в обе стороны [2]. Здесь пешеход сам отвечает за безопасность движения и должен оценивать наличие у дороги закруглений, препятствий, ограничивающих обзорность, и др.

Двигаясь в населенном пункте и за его границами, пешеход должен оценивать свою скорость и скорость движения транспортных средств, влияющую на безопасное расстояние. Зная среднюю скорость движения пешехода 1,2 м/с можно определить, что время, которое он затратит на пересечение участка дороги около 10 м, будет составлять более 8 с. Аналогично определяется расстояние, которое пройдет автомобиль за данный промежуток времени – это и будет минимальная дистанция безопасности. В населенном пункте безопасным является расстояние до приближающихся транспортных средств около 100–150 м, а вне населенного пункта – не менее 150–200 м.

Опасность наезда на пешехода повышается при его остановке в процессе перехода, а также при невнимательности. При наличии островка безопасности пешеход может остановиться только на этом конструктивно выделенном и приспособленном участке дороги.

Наибольшую опасность для дорожного движения представляют дети. Категорически запрещается вести группы детей по проезжей части, особенно в темное время суток. Детей необходимо перевозить на автобусах со специальными опознавательными знаками, информирующими других участников дорожного движения о возможности возникновения неожиданных ситуаций, требующих повышенного внимания. Обязательным является наличие не менее одного сопровождающего на группу детей.

Список использованных источников

1. О дорожном движении [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 05 янв. 2008 г. № 313-З : принят Палатой представителей 17 дек. 2007 г. : одобр. Советом Респ. 20 дек.я 2007 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 11 июля 2014 г. // Консультант Плюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

2. О мерах по повышению безопасности дорожного движения : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 13.11.2014 г. // Консультант Плюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

УДК 159.961.3

*А. В. Калюжная, 3 курс
Научный руководитель: М. А. Гребенюк,
преподаватель кафедры психологии
и педагогики учебно-научного института
права и психологии Национальной академии
внутренних дел Украины*

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОТНОШЕНИЯ К ЖИЗНИ И СМЕРТИ КУРСАНТОВ СИСТЕМЫ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

В работе рассматривается вопрос отношения человека к жизни и смерти и влияние этого отношения на всю его жизнь. В связи с особенностями будущей профессиональной деятельности, психологическому анализу поддается категория курсантской молодежи как представителей молодого поколения и будущих правоисполнительных органов.